

愛着を育む仕掛けとしての街路デザイン

毛利洋子¹・今井洋人²・星野裕司³・小林一郎⁴

¹ 学生員 工修 熊本大学大学院自然科学研究科（〒860-8555 熊本市黒髪2-39-1, E-mail: 057d9220@stud.kumamoto-u.ac.jp）

² 学生員 熊本大学大学院自然科学研究科（〒860-8555 熊本市黒髪2-39-1, E-mail: 076d8808@st.kumamoto-u.ac.jp）

³ 正会員 博士（工） 熊本大学大学院自然科学研究科（〒860-8555 熊本市黒髪2-39-1, E-mail: hoshino@kumamoto-u.ac.jp）

⁴ 正会員 工博 熊本大学大学院自然科学研究科（〒860-8555 熊本市黒髪2-39-1, E-mail: ponts@kumamoto-u.ac.jp）

本稿は、長崎県公共事業等デザイン評価制度で対象となった、道路改良工事による街路デザインを報告する。街路デザインを導く手法として地域住民を含めたワークショップを繰り返し、技術、予算等の検討を同時進行させた結果、1つのデザインを導くことができた。本稿では、ワークショップの成果からデザインに至る経緯、デザインの内容、考え方を報告する。また、筆者らは、この事業で最終的に提案した街路デザインを、周辺住民の愛着に繋がり、その地域で生かされる街路を導く、仕掛のデザインとして位置付けた。本稿は、その街路デザインの提案を示すものである。

キーワード：街路デザイン、アーバンデザイン、道路改良工事

1. はじめに

長崎県は「長崎県美しいまちづくり推進条例」にもとづき、「長崎県公共事業等デザイン評価制度」を行っている。この制度では、長崎県の土木事業に対し、構想、設計の段階でアドバイザーの参画をもって支援するアドバイザー制度をとっている¹⁾。長崎県は、対象事業となった長崎県小浜北有馬線（谷川工区）道路改良事業のアドバイザーに星野を任命し、筆者らは、この事業に関わることとなった。

この事業では、筆者らが関わる以前に、対象区間沿線に在住する住民によって「有馬通り美しいまちづくり住民協定」が結ばれていた。また、対象区間は、山間部が大部分を占めるこの街の、わずかな平地部を通る主要な道路である。この様な背景から、街路デザインを導く手法として、住民を含めたワークショップ（以下WS）を開催した。街路デザインの手掛りを求め、WSの成果を分析し、検討を繰り返した。その結果、街路ができる前から、完成後も、時間と共に地域住民の愛着を導く、仕掛としてのデザインを導き出した。

本稿は、この仕掛としての街路デザインについて報告する。本稿では、この事業に対する取組みを報告しながら、デザインに至る経緯と、導き出したデザインの考え方を示すことを目的とする。本稿で対象となった街路の

事業内容は、決して特異な事例ではない。各地で行われる、同等な事業に対する街路デザインの可能性を示すことや、新たな視点に繋がることを目指すものである。

2. 小浜北有馬線の事業内容

(1) 事業概要

対象は、長崎県の土木事業である、主要地方道小浜北有馬線道路改良工事であり、長崎県雲仙市小浜町を起点とし、南島原市北有馬町を終点とする道路である（図-1）。今回、対象区間となった谷川工区は、終点部の北有馬町谷川に位置し、「有馬通り」と呼ばれる全体計画延長900mである。一部、橋梁を含み、詳細を表-1に示す。

改良前は、歩道がなく、路肩を含めた幅員が5mである。改良後は、車道幅員6m、両側の歩道と路肩を含め13mの幅員となる。この様に、道路拡幅と線形の改良が主な目的の、一般的な道路改良工事であり、事業規模も、決して大きいものではない。

(2) 対象地の説明

対象区間になる南島原市北有馬町は、国指定史跡である日野江城跡や、その藩主であった有馬晴信の天正遺政少年使節の派遣、日本最初の神学校セミナーヨの創立案

ど、古くよりヨーロッパやアジアと多彩な交流の歴史を持つ²⁾。また、豊富な湧水や蛍の乱舞が町内各地で見られるなど自然環境にも恵まれた町である³⁾。町の多くが山間部であり、有馬通りは、海側のわずかな平地部を通る。そのため、図-2に示すように有馬通りの沿線には、学校、北有馬町総合支所、郵便局や駅が集まる。

また、このような背景から、有馬通りでは、クリスマス時期にイルミネーションが行われ、対象区間近くにある小学校は、町のイベントのメイン会場となる。

表-1 事業概要²⁾

事業期間	平成18年度～平成21年度
幅員	5.0mから6.0 (13.0) mへの拡幅
区間延長	900m
道路規格	第3種第3級
設計速度	50 k m/hr

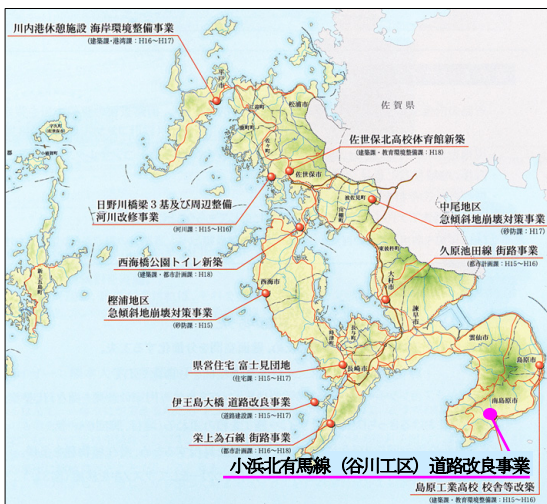


図-1 長崎県での対象地の位置¹⁾



図-2 南島原市北有馬町の有馬通りの位置

3. デザインに至る経緯

(1) ワークショップの概要

有馬通りの街路デザインの手掛りを求める手法として、「有馬通り美しいまちづくりワークショップ」を開催した。各回を通したWSの組立て、各回の構成、求める成果を設定することや、WSの成果をもとに分析し検討した過程が、本稿ではデザインに至る経緯となる。

WSの参加者は、地元の小学生(中学生)も含む、北有馬町の住民、企画側の大学関係者、長崎県の事業担当者、

また、南島原市の協力を得て、南島原市北有馬総合支所の方々からなる。各回の平均参加者数は32.5人であり、地元の小学生が少なかった第4回を除くと、毎回30名を越える参加者となった。少なくとも、参加者の半分は、企画側の関係者以外の住民であった。

WSの会場は、対象区間のほぼ中央に位置し、南島原市北有馬町総合支所に隣接する「北有馬町多目的研修集会施設」、または「ピロティ文化センター日野江」であり、どちらも地域の公民館的な場所である。

日時は、毎回、日曜日の午後1時から2時間程度で開催した。終了後の雑談も含めても、午後4時には、ほぼ完了する日程で行った。

また、各回のWSの内容を参加者以外の住民にも報告する目的で、各回のタイムスケジュールとその様子、その回のWSの成果を整理し、生の情報を掲載するA3用紙両面程度の報告書を作成した。南島原市発行で、町の広報と共に配布し、次回の開催日時と内容も掲載し呼びかけた。



写真-1 WSの様子

(2) ワークショップの組立と協働による実現化

WSは、2005年12月から2006年10月までの約1年間に、6回開催した。各回のテーマ、作業内容、WSの成果と、成果から得られた分析結果を図-3に示す。また、WS開催前の準備・段取り、街路デザインの方針・検討を進める為、間に打合せを2,3回行った。また、WS以外でも、まちのイベントに対応し、活動を広めることに努めた。

手法としてWSを行うことを決定した当初、第1回を開催する前に、WSとデザイン検討の対応を含め、各回を組み立てた。その際に、各回のおよそのテーマ、作業内容を設定し、各回のWSの間に必要な作業、打合せ回数を目安を立てた。そして、共通に認識し、これが1つの方針のようになった。各回のWSを開催しながら、当初のスケジュールを、内容とともに更新していった結果が、図-3であり、実際に行った内容である。

このように、当初、全体を捉えていた事が、次回のWSの内容が明確に定まらない状態でも、現在がどの段階に位置付けられるのかを把握することに繋がった。

これは、第3回の後に行った打合せにおいて、大学、

県、市が、それぞれの役割を、確認し合ったことにも表れる。WSの成果をデザインに繋げていく役割を大学が担い、その検討を受けて、県が実現化に向けた技術・予算的な検討と全体の統括、そして、その進捗に伴い、市がWS開催の準備や広報の配布を担当することを確認した。年度変わりでもあったが、街路デザインを具体化してい

く前の、この時期に、それぞれが役割を認識し、進捗をやり取りできる協働の形を共有した。タイトなスケジュールの中で、予算の目処も立ち、実現化にこぎつけようとしている現在から振り返ると、結果的に、それぞれの役割に専念できたことが効果的だったと考察できる。

一方で、WSを積み重ねたことや、町のイベントと関連させたり、広報活動を行ってきたことで、WS参加者以外の住民の声も届くようになった。企画側でも、県の道路事業に対し、まちづくりとして、市から予算的にも協力が得られた。WSで顔を合わせる機会と、対話を重ねたことが、企画者側の愛着にも繋がり、導き出された街路デザインの実現化に向け、その試行錯誤に努める覚悟を促したとも考えられる。

(3) ワークショップでの成果と分析

各回のWSでの成果から、街路のデザインを導いた検討過程を説明する。

第1回は、まち歩きのフィールドワークを行い、その感想をもとに、第2回は、まちについての意見を出しながら「有馬通りは〇〇な道」という道のテーマを模索した。このまちでの「生活」や、「住む」という暮らしの充実に対する意識が捉えられた。WSでの成果である意見を集約し、整理、分析した結果を図-4に示す。

第3回では、どのように有馬通りが改良されるのか事業内容を把握し、それに伴い生じる交通量や速度、道路や歩道幅員などを把握した上で、道の使い方を模索した。第2回の意見を思い出し、また分析された図-4を参照しながら、対象区間の中での大事な場所や、まとまりを導き出し、ゾーニングを作成した。

前3回のWSが、主に現状分析であったことに対し、第4回から、具体的な街路デザインの提案に移行していく。

第1回 (05.12.17.sat) の内容	WSでの成果物	WS分析結果
“まちを歩く” まちをあるこう ・お気に入りの場所を見つけよう	・まち歩きMAP ・住民視点の写真	・まちの素材
第2回 (06.01.22.sun) の内容 “みんなで話す・まちを知る” 大きな地図に書き込もう ・色々なまちの特徴を挙げよう ・特徴をいいところ、悪いところに分けよう 目標 「道のテーマ:〇〇な道」を考えよう	・〇〇な道MAP ・まちの良い・悪い・その他の整理	・町の中の道としての位置付け ⇒「分析シート」
第3回 (06.03.12) の内容 “道について考える” 道について勉強しよう ・ステキな道ってどんなものだろう？ ・まとまりや大事な場所を考えよう ・“除間”の使い方を考えよう ・道をどんなふうに使いたいか考えよう 目標 道の中で、使いたい場所を考えよう	・ゾーニング ・大事な場所	・道のゾーニング ・要所のピックアップ ⇒「ゾーニングと拠点」
第4回 (06.05.28) の内容 “道のデザインを考えようI” 模型を見ながらデザインを考えよう ・どんな雰囲気の道がいいだろう？ 目標 全体のイメージを固めよう	・部分模型:1/50 2箇所 (計画線形に基づく、 交差点&残地) ・フリーディスカッションの 議事録	・まずタタキ台として可能性を提案 ⇒丸樹・縁どり・植栽帯・ボーダー デザインの可能性と機能を検討
第5回 (06.07.02) の内容 “道のデザインを考えようII” ・どんな雰囲気の道がいいだろう？ 目標 大事な部分のイメージをかためよう	・4種類のパターン(模型) 1/50 ・4種類に対するコメント シート ・ディスカッションの議事録	・ボーダー案に絞り、 さらにデザインの可能性を詰める。 ⇒デザイン要素の組合せと機能
第6回 (06.10.29) の内容 “道との今後の関わり方を考えよう” 目標 みんなで具体的なイメージを固めよう	・サンプルの舗装材でフ ロックの組合せによるデ ザインパターン10案	・デザインパターンを歩道幅で展開 した時の検討により4案への絞込 み ・4案から1案を街の方々に絞り込 んでもらいブロックの組合せを1案 に決定。

※ “WSでのテーマ”、WSでの作業内容、目標:その回のWSで目指すこと

図-3 全6回のWS

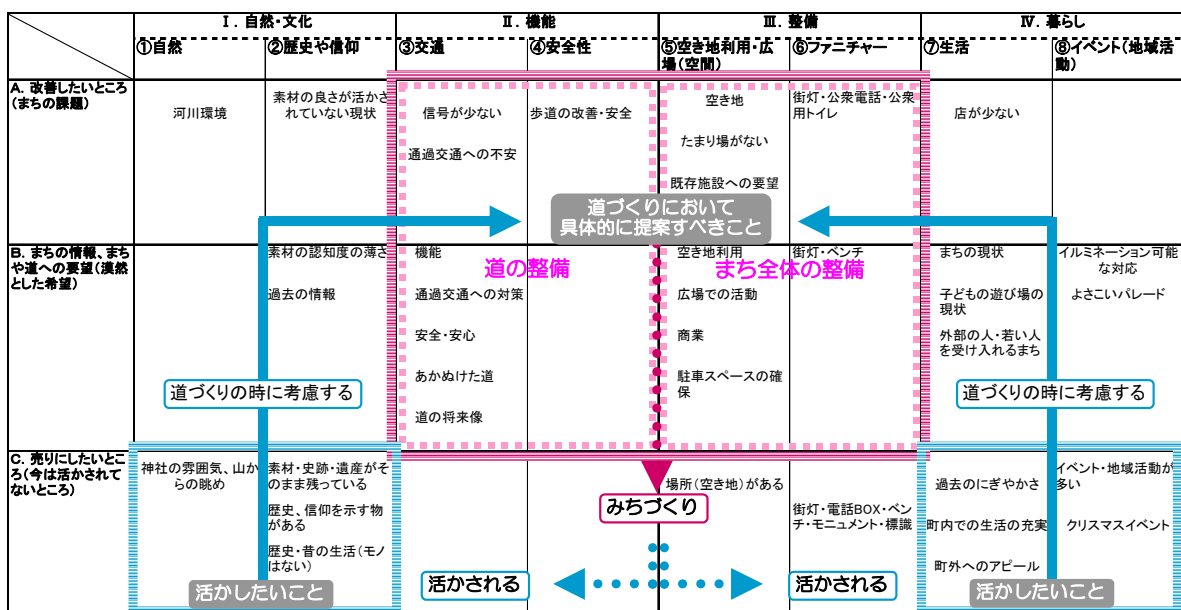


図-4 まちの分析から得た、道づくりの位置付け

第4回は、改良後の道路がどうなるのか、改良後の道路線形を1/50の模型で準備した。改修後の道路を空間として立体的に把握した。自由な意見交換を行い、全体のイメージを探った。その意見が第4回の成果である。

次回に向けて街路デザインの可能性を模索し、デザインのバリエーションと、機能性との対応を整理する検討を行った。その結果、4つのデザイン（図-5）に、可能性が絞られた。第5回では模型を用いて、その利点・欠点を共有し意見を求めた。各デザインに対して得られた

意見と、おおよそボーダー案に絞られたことが第5回の成果である。これを受けて、ボーダー案の可能性をさらに詰める検討に進んだ。図-6に示すように、ボーダーと植栽樹との配置の関係（分離・接触・一体）、樹の形状、ベンチや照明といったファニチャーとの機能性（標準・樹デザイン・壁デザイン）を検討した。一方、その可能性と機能を整理していく過程で、同時に、対象区間全体に展開した場合に生じる可能性を、平面図で検討し考慮した。そうすることで、まちの分析や、ゾーニ

丸樹案	丸樹案		+面的		+点的	
	交差点	標準断面	残地部分	残地部分		
縁どり案						
	交差点	標準断面		残地部分		
植栽帯案	植栽帯案				植栽帯案 (民地側動線)	
	交差点	標準断面	残地部分	残地部分		
ボーダー案	ボーダー案				ボーダー+植栽帯	
	交差点	標準断面	標準断面	残地部分		

図-5 4つの街路デザイン

配置・構成	【分離型】 乗入れ口にボーダー 樹は独立 A	【接触型】 乗入れ口にボーダー 樹は隣接 B	【一体型】 ボーダーと樹がセット C
1 【標準】			
2 【樹デザイン】			
3 【壁デザイン】			

図-6 機能と配置の検討

ングといった、現状分析を考慮することにも繋がった。

このような検討から、このまちに住むこと、生活の充実に繋がること、導き出したゾーニング、に対応できるデザインとして、最終案を導き出した。

4. 最終案

(1) デザインの機能と意図

最終案は、図-5のボーダー案をさらに詰めた、図-6における樹デザイン—接触型である。図-7の「有馬通り」に示す様に、宅地への車の乗入れ口に、付随する配置のデザインである。乗入れ口をボーダーで縁どり、ボーダーに隣接させた立上りのある植栽樹に、街路樹を植樹する。植栽樹の立上り部分に、ボーダーに向けたフットライトを埋設し、樹が設置される部分の縁石もボーダーや樹と一体的に設える（写真-2）。

この様なデザインの機能性には、ボーダーが、歩行者空間での車の乗入れ口を明確にし、車道側からも縁石によって明確になる。樹の立上りが、歩行空間を平面的に、凸凹にしてしまうが、連続することで歩ける幅員を明確にさせる。イルミネーション用の電源は、茶系の目立たない色を植栽樹の内部に別途、設置する。

また、最終案には2つの意図がある。1つ目は、家の門が、歩道を横断して、車道側まで出てきた印象を与える

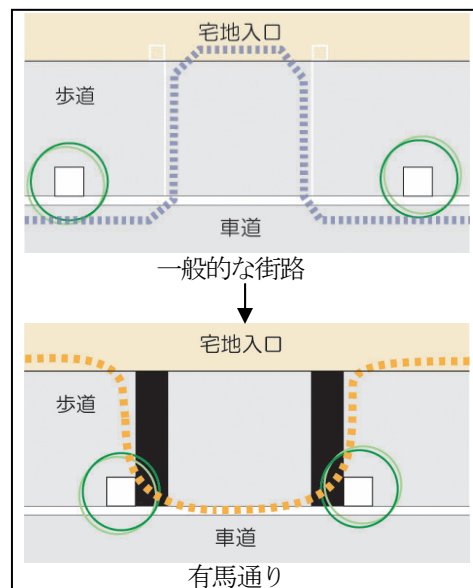


図-7 有馬通りの街路デザイン

ことである（図-7）。その印象によって、宅地の利用者の意識が、車道まで広がることを想定している。利用者の愛着が、宅地の敷地内から、入口のボーダーや街路樹にまで広がり、それが街路への愛着を導く仕掛けとなることを期待した。また、暗い夜道を帰宅する際は、ほのかな灯りに迎えられる。夜間、建物からこぼれる照明は人の生活や営みを象徴する。この街路デザインにより、宅地に付随するボーダーを照らすフットライトもまた、この街路に人の存在や生活を感じさせることだろう。

2つ目はデザインの余裕である。この最終案は宅地に付随する配置が、1つのシステムとして街路全体で統一されるデザインである。その為、ボーダーのデザイン自体にバリエーションを持たせても、このシステムが持つ機能は失われない。そこに、WSでの成果やゾーニングへの反映が可能となり、完成前からの関わりが活かされる。



写真-2 最終案 1/10 模型

(2) 対象区間全体のバランス

最終案は、宅地に付随する街路デザインであり、街路樹もボーダーも街路全体では、不規則な間隔になる。街路全体での乗入れの位置、街路樹の間隔を1/500の模型で検討した。その結果、図-8に示す対応が必要になった。ボーダーに対しては、車の出入を知らせる存在となる為、接続または交差点にも設置することとした。街路樹に対しては、図-8の様な規則で、過不足を補う。

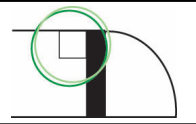


<p>a) 接続道路の交差部分</p> <p>ボーダー+隣接する樹 +街路樹+照明有</p>	<p>A) 交差点に植栽樹とボーダー</p> 
<p>b) 乗入口間が詰る場合</p> <p>隣合うボーダーの間 植栽帯+街路樹+照明有</p>	<p>B) 植栽帯</p> 
<p>c) 間隔が空き過ぎる場合</p> <p>1本のボーダーと隣接する 街路樹1本を追加.</p>	<p>C) 植栽樹とボーダー</p> 

図-8 対象区間全体での対応

(3) ボーダー部分 ブロックのデザイン

ボーダーと呼ぶ舗装デザインの舗装材は、インターロッキングブロックを選定した。ブロックの組合せを第6回のWSで検討し、10案が提案された。その10案は、写真-3に見られる程度のパーツの提案である。その為、10

案に対し歩道幅員の長さパーツを反復し、さらに一定区間長さで連続して並んだ状態にして、平面的に検討した。歩道幅員での反復、対象区間で連続して並んだ時の見え方、ブロックの色を変化させた時の見え方を検討し、さらに提案者の属性が偏り過ぎないことも考慮して4案に絞った。この4案を、再びWSの参加者に、集まって頂き、まちの方々に1案に決定してもらった。決定したのは写真-3の案である。この決定されたブロックの組合せ方で、色の組合せを検討し、ゾーニングに対応する予定である。



写真-3 選ばれたブロック組合せ案

5. まとめ

本稿では、街路デザインの手掛りを WS において模索し、まちに「住む」ことや「生活」といった住民の意識を捉え、日常生活での体験に着目した。また、街路デザインの可能性と、伴う機能性との対応を WS において示し、対話を重ね、デザインを詰めた経緯を示した。このように、手掛りと、機能性等を考慮したデザインの絞込みとを関連させたことで、最終案に至った。

最終案は、対象区間沿道の宅地に付随するというシステム的な街路デザインである。そこでの生活と、デザインとの関わりが必然的に繰り返される。これが、街路に対する愛着に繋がると想定し、それを仕掛けるデザインとして位置付けた。一方、街路が一つのシステムで統一されることを利用して、細部であるボーダー自体のデザインには、WS の成果をより直接的な表現で反映させた。完成前から地域住民が手をかけてきた跡を残すことも、愛着を導く手掛りとなるだろう。

本稿で述べた街路デザインでは、生活する人々が、時間とともに街路への愛着を深めていけるよう、その手掛りを仕込もうとした。このことが1つのデザインを導き出した。本稿は、その1つの報告である。

参考文献

- 1) 長崎県土木部まちづくり推進局：「長崎県公共事業等デザイン評価制度」パンフレット、2006年12月
- 2) 平成19年長崎県公共事業等デザイン支援会議 第1回 配布資料、2007年8月1日